POLSKA NA MORZU

PISMO LIGI MORSKIEJ i KOLONIALNEJ

Nr. 12 | WARSZAWA, GRUDZIEŃ 1936 | ROK 3



Świat w kilku wierszach

Do rzędu doniosłych wizyt międzynarodowych zaliczyć należy wizytę ministra J. Becka w Londynie. Wizyta ta, która przybrała manifestacyjny charakter przyjaźni polsko - angielskiej, wywołała duże wrażenie na terenie międzynarodowym. Narady ministra Becka z ministrem Wielkiej Brytanii Edenem przyniosły znany komunikat oficjalny, w którym zarówno prasa europejska, jak i opinia obu krajów dopatruje się wielu momentów, mających zasadnicze znaczenie dla stabilizacji pokoju europejskiego.

★

Do wydarzeń, jakie zaszły na arenie międzynarodowej w ubiegłym miesiącu, zaliczyć należy w pierwszym rzędzie wizytę włoskiego ministra spraw zagranicznych Ciano w Berlinie. Wizyta ta nie była żadnym grzecznościowym gestem, ale manifestacją włosko - niemieckiej solidarności politycznej w dużym stylu.

★

Drugą z kolei manifestacją przyjaźni, tym razem polsko - włoskiej była wizyta specjalnej włoskiej misji wojskowej, która złożyła ziemię z Palatynu na kopcu Marszałka Piłsudskiego na Sowińcu. Ziemia ta złożona z ramienia Mussoliniego, ma być wyrazem hołdu wielkiego wodza Imperium Rzymskiego dla Wodza Narodu Polskiego. Czterech generałów oraz dwóch oficerów armii i milicji faszystowskiej przywiozło historyczną urnę z ziemią z Palatynu, który był pierwszą kolebką Rzymu. Poza tym misja włoska ustawiła przy grobowcu z sercem Marszałka w Wilnie posąg legendarnej Wilczycy Rzymskiej.

★

W Niemczech kanclerz Hitler mianował dekretem z dnia 18 października generała Hermana Goeringa naczelnym i wyłącznym kierownikiem wykonania czteroletniego planu walki o niezależność surowcową Niemiec. Dekret ten jest usankcjonowaniem stanu faktycznego, to znaczy czyni generała Goeringa drugą osobą w państwie.

★

W Polsce rozpoczęta została, zakrojona na szeroką skalę, akcja zbiórki na pomoc zimową dla bezrobotnych. Pomoc zimowa organizowana pod protektoratem naczelnych władz Państwa obejmie swoim zakresem najszersze rzesze ubogich, którzy do roku bież. skazani byli w czasie zimy na głód i nędzę.

★

Rada Ministrów Rzeczypospolitej uchwaliła budżet na 1937/38 r. Budżet ten przewiduje nadwyżkę przewidywanych dochodów nad wydatkami.

★

Na żałobnej karcie zgonów wybitnych polityków zapisać należy imię Ignacego Daszyńskiego, który zmarł w siedemdziesiątą rocznicę swych urodzin. Życie swoje Zmarły zapisał niestrudzoną pracą polityczną od szesnastego roku życia. Wraz z Ignacym Daszyńskim zeszła do grobu wielka postać, która w okresie walk o niepodległość zapisała się chlubnie na kartach historii Rzeczypospolitej.

★

Dzień 4-go listopada przyniósł wielkie zwycięstwo prezydentowi Stanów Zjednoczonych Rooseweltowi, za którym podczas wyborów na 48 stanów, wypowiedziało się 45, trzy zaś za jego przeciwnikiem — Landonem. Ogólna ilość głosów, które padły na Roosewelta wynosi 25 milionów.

★

Jak corocznie rok akademicki przyniósł szereg zaburzeń antysemickich na terenie wyższych uczelni w Polsce. Zaburzenia te przybrały w kilku wypadkach dawno nienotowane rozmiary i stały się powodem zawieszenia wykładów na kilku wyższych uczelniach.

★

Do groźniejszych zachmurzeń, jakie ostatnio zarysowały się na horyzoncie zmiennych losów polityki europejskiej, zaliczyć należy zatarg niemiecko - sowiecki. Zatarg ten zaistniał z powodu aresztowania przez Z. S. S. R dwudziestu trzech obywateli niemieckich bez uzasadnionej przyczyny. Fakt ten wzburzył opinię niemiecką i spowodował ostre interwencje dyplomatyczne.

★

Ostatnio rządy Włoch i Niemiec uznały rząd powstańczy w Hiszpanii. Inne państwa w tym rzędzie i Polska uzależniają swoje wypowiedzenie się w tej sprawie od dalszego losu wojny domowej.

TYSIĄCOM DZIECI W POLSCE GROZI GŁÓD.

POMYŚLCIE O TEM I ZŁÓŻCIE OFIARĘ NA POMOC ZIMOWĄ DLA BEZROBOTNYCH

Depesze gratulacyjne

Z okazji wręczenia buławy marszałkowskiej Generalnemu Inspektorowi Sił Zbrojnych E. Śmigłemu-Rydzowi, Liga Morska i Kolonialna przesłała na Jego ręce depeszę treści następującej: *„Rada i Zarząd Główny Ligi Morskiej i Kolonialnej składają Ci Panie Marszałku, Wodzu Naczelny, a nasz Dostojny Członku Honorowy wyrazy żołnierskiej czci i oddania oraz zapewnienie, że Liga Morska i Kolonialna pracować będzie w myśl Twych nakazów nad powiększeniem polskiej siły na morzu i rozwojem polskiej ekspansji zamorskiej"*.

*

Gen. Kazimierz Sosnkowski, twórca Związku Walki Czynnej w latach niewoli, Szef Sztabu Legionów Józefa Piłsudskiego, długoletni Minister Spraw Wojskowych, Inspektor Armii, Prezes Zarządu F.O.M.-u został mianowany w 18-tą rocznicę odzyskania Niepodległości — Generałem Broni.

Liga Morska i Kolonialna z okazji tej przesłał na ręce Gen. Broni Kaz. Sosnkowskiego depeszę treści następującej: *„Rada i Zarząd Główny Ligi Morskiej i Kolonialnej składają Ci Panie Generale najserdeczniejsze życzenia z powodu zaszczytnego i zasłużonego mianowania Cię Generałem Broni oraz proszą o przyjęcie wyrazów czci i podziękowania za Twoją dotychczasową pracę w realizowaniu zadań Ligi Morskiej i Kolonialnej"*.

Marszałek E. Śmigły-Rydz

Gdy w dniu 10-go listopada Pan Prezydent Rzeczypospolitej wręczał na podwórcu Zamku Królewskiego w Warszawie buławę marszałkowską Generalnemu Inspektorowi Sił Zbrojnych generałowi Śmigłemu - Rydzowi, z ust Jego padły następujące słowa:

„Dzisiejszy dzień jest dla mnie dniem wielce radosnym i jestem pewny, że będzie on radosny w całej Polsce, zaznaczając się w historii naszego odrodzonego Państwa jako moment wysokiej doniosłości".

Istotnie w całej Polsce, jak długa i szeroka, dzień ten, w którym buława marszałkowska spoczęła w rękach Marszałka Śmigłego - Rydza, obchodzono w nastroju szczególnie uroczystym. Nie wszyscy mogli ujrzeć Marszałka Polski i przebieg uroczystości, lecz, gdy się patrzyło na nieprzebrane tłumy ludzi na ulicach Warszawy, witających Generalnego Inspektora Sił Zbrojnych Generała Śmigłego - Rydza w Jego drodze na Zamek, można było się domyśleć, że ci, którzy nie mogli oglądać uroczystości, dzielili te same uczucia, ten sam radosny i podniosły nastrój, który udzielił się mieszkańcom stolicy. Na całej trasie od Generalnego Inspektoratu Sił Zbrojnych, aż do Zamku, na wspaniale udekorowanych ulicach, tłumy ludzi witały Generała Śmigłego - Rydza entuzjastycznymi, niemilknącymi okrzykami.

„Marszałek Śmigły - Rydz niech żyje! Niech żyje wódz naczelny armii polskiej!" rozlegały się co chwila z głębi serca płynące okrzyki tłumów na cześć tego, w którego rękach miał spocząć za chwilę symbol najwyższej władzy wojskowej w kraju — buława marszałkowska.

Wręczenie buławy marszałkowskiej odbyło się w bardzo podniosłym nastroju na dziedzińcu Zamku Królewskiego w otoczeniu dygnitarzy państwowych, przedstawicieli duchowieństwa, wojskowości, oraz społeczeństwa. Na środku dziedzińca ustawiono popiersie Marszałka Piłsudskiego, na postumencie, przybranym sztandarem Prezydenta Rzeczypospolitej. Poczty sztandarowe wszystkich pułków piechoty, kawalerii, artylerii i szkół oficerskich ustawiły się frontem do głównego wejścia. O godz. 14.30 u wejścia głównego ukazał się Prezydent R. P., w towarzystwie Generalnego

Inspektora Sił Zbrojnych generała Śmigłego-Rydza. Wszyscy powstali z miejsc. Pluton honorowy sprezentował broń. Pochyliły się sztandary, orkiestra odegrała hymn narodowy. Po odebraniu meldunku od min. spraw wojskowych gen. Kasprzyckiego Prezydent Rzeczypospolitej z Generałem Śmigłym - Rydzem udali się na środek dziedzińca, gdzie stanęli w pobliżu popiersia Marszałka Piłsudskiego. Wśród ogólnej ciszy i skupienia Prezydent Rzeczypospolitej wygłosił przemówienie, po którym wręczył Generalnemu Insp. Sił Zbrojnych Generałowi Śmigłemu - Rydzowi buławę marszałkowską, po czym serdecznie go ucałował. W tejże chwili bateria artylerii ustawiona na Powiślu, oddała 20 strzałów armatnich, oznajmiając wszystkim obywatelom, że dziedzic spuścizny po Wielkim Marszałku otrzymał najwyższą godność wojskową.

Przemówienie Marszałka było krótkie i żołnierskie, pełne szczerości i prostoty, która zjednała mu serca całego społeczeństwa. Marszałek Śmigły - Rydz w końcowym ustępie swego przemówienia powiedział:

„Jeżeli trudno jest przewidywać rezultaty swej pracy, wtedy kiedy łączy się ona z losem narodu, znajdującym się w ręku Opatrzności, jeżeli zuchwalstwem jest dawać w tych okolicznościach jakiekolwiek zapewnienie, to sądzę, że wolno jest człowiekowi zawsze dać jedno zapewnienie: zapewnienie czystości intencji i zamierzeń i rzetelności wysiłków".

Pierwsza defilada

Ci, którzy oglądali tegoroczną defiladę w dniu Święta Niepodległości, napewno zapamiętają ją na długo, gdyż zarówno rozmiary jej jak i tło na którym się odbywała były na prawdę imponujące. Ulice Warszawy, udekorowane flagami, festonami zieleni, kobiercami na balkonach, portretami Prezydenta, Marszałka Piłsudskiego i Marszałka Śmigłego - Rydza zupełnie zmieniły swój codzienny wygląd. Zdawało się, że stolica przystroiła się w odświętne szaty, szaty godne tak uroczystej chwili jak przyjęcie wspaniałej, ciągnącej się na kilkanaście kilometrów defilady przez nowego Marszałka Polski, który w przeddzień otrzymał z rąk Prezydenta R. P. symbol najwyższej władzy wojskowej — buławę marszałkowską.

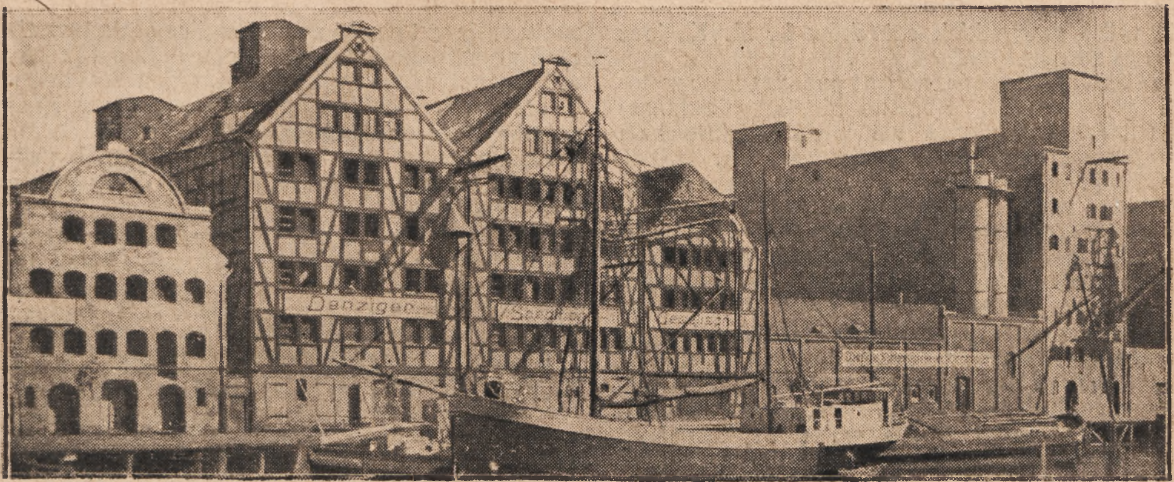
Tłumy ludzi — zarówno obywateli stolicy jak i przyjezdnych z prowincji — zaległy ulice. Na trasie, ciągnącej się od Belwederu aż do Zamku, od samego rana tłoczyły się tysiączne rzesze publiczności, tworząc gęsty szpaler, przez który niepodobieństwem było przedostać się w późniejszych godzinach.

Sama defilada była poprzedzona rewią wojskową na Polu Mokotowskim. Całe Pole było zalane wojskiem i publicznością. Przy dźwięku fanfar oraz hymnu narodowego Marszałek Polski przybył na Pole o godz. 10-ej. Rozległy się krótkie słowa komendy, sprężyły się oddziały na baczność, sprezentowały broń. W otoczeniu sztabu i adiutantów Naczelny Wódz dokonał przeglądu wojsk, witany gromkiemi okrzykami pozdrowień żołnierskich.

Następnie Marszałek Śmigły - Rydz udał się do katedry na uroczyste nabożeństwo, po którym odjechał na Plac na Rozdrożu, gdzie na specjalnie przygotowanym podium przyjął defiladę wojskową.

Ażeby mieć pojęcie o rozmiarach defilady trzeba uświadomić sobie, że sama kolumna zmotoryzowanych oddziałów, ciągnęła się na przestrzeni ośmiu kilometrów. Był to imponujący pochód olbrzymich ruchomych fortec — ciężkich czołgów uzbrojonych w potężne działa, opancerzonych samochodów, armat ciągnionych przez traktory i małych ruchliwych tankietek. Poza tą kolumną, która nadawała niejako ton całej defiladzie, przeciągnęły przed Marszałkiem Śmigłym - Rydzem delegacje wszystkich oddziałów broni, wszystkich pułków — piechota, kawaleria, artyleria, marynarka, lotnictwo, saperzy; słowem cała armia polska w miniaturze, wszystkie polskie siły zbrojne na lądzie, w powietrzu i na morzu.

Przez kilka godzin ciągnęły przez ulice Warszawy oddziały wojska, witane entuzjastycznie przez tłumy zgromadzonej publiczności.



Nasze żądania

Jak wiadomo, Polska Macierz Szkolna w Gdańsku, prowadzi na terenie Wolnego Miasta akcję oświatową wśród Polaków tam zamieszkałych. O dorobku Polskiej Macierzy piszemy w innym miejscu „Polski na morzu", tutaj podkreślić tylko wypada, że ostatnio działalność tej organizacji wzmogła się na terenie wiejskim Wolnego Miasta Gdańska, gdzie w większości mówiono po polsku, a obecnie wskutek prześladowań przez hitlerowców — mowa polska zamiera.

W jednej z tych wsi gdańskich — Schoenebergu zdarzył się ostatnio wypadek, który rozgłośnym echem odbił się w całym kraju, a w dużej mierze udowodnił raz jeszcze, jak okrutnych środków używają czynniki miarodajne Wolnego Miasta Gdańska, by tłumić i tępić wszystko cokolwiek zmierza do zachowania polskości.

Przyczyną wypadków w Schoenebergu, było otwarcie przez Macierz Szkolną kursów języka polskiego dla dzieci w wieku szkolnym. Otwarcie tych kursów zgodne było z umową polsko - gdańską z dn. 18 września 1933 r. Na kursy zapisało się kilkadziesiąt dzieci polskich.

Fakt ten nie podobał się gdańskim hitlerowcom, to też podczas wykładów zjawił się żandarm i zabronił odbywania lekcji, a jednocześnie zapisał sobie nazwiska dzieci.

Od tego dnia rozpoczęły się po wsiach napady na niektóre z tych rodzin polskich, których dzieci były zapisane na ów kurs.

Jak po barbarzyńsku zachowywali się szturmowcy gdańscy — niech świadczy fakt że podczas napadu w nocy na mieszkanie niejakiego Orłowskiego, przywódca napastników znęcał się w okrutny sposób nad jego żoną.

Gdy po tych wypadkach zjawił się urzędnik Komisariatu Generalnego R. P. w Gdańsku, aby zbadać przebieg zajść, miejscowe władze uniemożliwiły mu przeprowadzenie badania.

O wypadkach w Schoenebergu piszemy nie dla tej czy innej argumentacji treści niniejszego artykułu. Notujemy je dla ścisłości sprawozdawczej.

W naszych wzajemnych stosunkach z Wolnym Miastem Gdańskiem — po stronie tego rodzaju wydarzeń — mamy już zanotowane niezwykłą ich ilość.

Dowodzi to, że metody niemczenia Gdańska od czasów krwawej nocy Św. Dominika, gdy wyrżnięto w pień ludność polską, nie wiele się zmieniły.

Społeczeństwo polskie już podczas lipcowych manifestacyj, zwołanych przez Ligę Morską i Kolonialną dało wyraz swego zainteresowania i troski w sprawie Gdańska.

Treść uchwalonych wtedy rezolucyj żyje w narodzie — wszyscy doskonale pamiętają, że mimo różnorodnej formy tych rezolucyj — treść była jedna i ta sama. „W imię naszych odwiecznych praw na Bałtyku, w imię sprawiedliwości, domagamy się załatwienia sprawy gdańskiej w ten sposób, by Polska mogła bezpiecznie i produktywnie korzystać z drugiego swego portu, by ludność polska, zamieszkała w Gdańsku korzystała z pełni, przysługujących jej praw".

W dniu 25 października obradowała w Warszawie Rada Główna Ligi Morskiej i Kolonialnej, która w związku z coraz bardziej dla Polski niebezpieczną sytuacją w Gdańsku, uchwaliła następującą rezolucję:

„Rada Główna L. M. K. na zebraniu dnia 25.X. 1936 r., po wysłuchaniu informacji o stosunkach, panujących na ziemi gdańskiej, poleca Zarządowi Głów. Ligi Morskiej i Kolonialnej poczynić kroki u władz państwowych w kierunku:

1) utrwalenia odwiecznych, historycznych praw Rzplitej na ziemi gdańskiej,

2) utrwalenia gwarancji bezpieczeństwa dla niczym nieskrępowanego handlu przez port gdański,

3) rewizji obecnego stanu rzeczy na ziemi gdańskiej dla zabezpieczenia ludności polskiej warunków swobodnego, kulturalnego, politycznego i gospodarczego rozwoju".

Rezolucja, uchwalona przez Radę Główną L. M. K. jest w chwili obecnej wyrazem woli

nie tylko wszystkich członków L. M. K., lecz całego narodu.

W dniu 8 listopada, akurat podczas uroczystości piętnastolecia Polskiej Macierzy Szkolnej w Gdańsku — odbyła się wielka manifestacja w sprawie gdańskich wypadków — w Gdyni.

Gdynia najmłodsze miasto Rzeczypospolitej, powstałe wbrew przewidywaniom i drwinom Niemców gdańskich — ma możność przez stały kontakt z Gdańskiem — podpatrywania tych wszystkich wydarzeń, które drażnić muszą dumę narodową Polaka.

To też głos Gdyni w sprawie Gdańska ma szczególne znaczenie, gdyż jest on wyrazem codziennej i bezpośredniej obserwacji. Po przemówieniach, ludność Gdyni wręczyła przedstawicielowi Rządu, komisarzowi Fr. Sokołowi uchwaloną rezolucję tej treści:

„W dniu 8 listopada 1936 r. mieszkańcy Wielkiej Gdyni i okolic bez różnicy przekonań, doprowadzeni do ostateczności w swym poczuciu narodowym, na widok codziennych gwałtów i nadużyć partii narodowo - socjalistycznej w Gdańsku, zebrali się na wiec w liczbie kilkunastu tysięcy i pomni zagrożonej ostatnimi gwałtami myśli pokojowej Wielkiego Marszałka żądają stanowczego wystąpienia rządu polskiego, celem przywrócenia pogwałconych praw Rzeczypospolitej w Gdańsku.

Żądamy ukarania i odwołania winnych partyjnych prowokatorów, depcących Konstytucję Wolnego Miasta.

Zapowiadamy, że z powodu zagrożenia ziemi pomorskiej ze strony fanatyków partyjnych narodowo - socjalistycznych rozpoczniemy stanowczą, mocną i bezwzględną walkę z niemczyzną na ziemi pomorskiej".

Rezolucje te, zarówno Rady Głównej L. M. K., jak i Gdańska, stawiają jeszcze raz wyraźnie żądania społeczeństwa w sprawie uregulowania wzajemnych stosunków polsko - gdańskich.

Niewiadomo w tej chwili, w jaki sposób czynniki miarodajne sprawę tę rozstrzygną. Przewidywać należy, że metody załatwienia tej sprawy muszą być inne, niż dotąd, bowiem zapas dotychczasowych środków dyplomatycznych już się wyczerpał.

Polska Macierz Szkolna w Gdańsku

W ubiegłym miesiącu upłynęło 15-lecie działalności Polskiej Macierzy Szkolnej w Gdańsku. Okres ten wypełniła usilna praca oświatowa Macierzy, zmierzająca do utrzymania polskości w tym mieście.

Działalność Macierzy Gdańskiej zapoczątkowało grono Polaków, pochodzenia gdańskiego. Z pomiędzy Polaków nie-gdańszczan największe zasługi położył Stanisław Przybyszewski, znany pisarz, który w Gdańsku na stanowisku w Dyrekcji Kolei Państwowych spędził ostatnie lata swego życia.

Stanisław Przybyszewski oddał na cele Macierzy Szkolnej fundusz zbierany przez społeczeństwo z okazji 30-lecia jego pracy pisarskiej. Dar pisarza, który ofiarował na cele społeczne pierwszy większy grosz, jaki zdobył w swoim tułaczym życiu, znalazł głośny oddźwięk w kraju. Popłynęły zewsząd dotacje. Lwów nadesłał 7 mil. marek — kwotę w przeliczeniu na dzisiejsze złote, naturalnie mniejsza, ale w każdym razie b. poważną.

Pospieszyły z pomocą i inne dzielnice kraju. Zorganizowana zbiórka umożliwiła otworzenie w roku 1922 **pierwszego** gimnazjum polskiego w Gdańsku. Dyrektorem został dr. Kubacz, jeden ze współpracowników Macierzy w Gdańsku.

Rozwój gimnazjum polskiego w Gdańsku wykazał całą wagę tej placówki. W r. 1922/23 uczęszczało tam 157 uczniów, w r. 1936 liczba ta wzrosła do 550. W tym dzieci obywateli gdańskich 291, polskich 255. Istnienie gimnazjum opiera się na całkowicie trwałych podstawach od r. 1926, gdy Rząd przejął na swój etat profesorów szkoły.

Wkrótce po założeniu gimnazjum Macierz przejęła od gminy polskiej w Gdańsku istniejące tam ochronki. Do roku 1936 liczba ich została powiększona do 18-tu z 711-oma dziećmi.

Wydatną pracą poszczycić się może Macierz gdańska w dziedzinie szkolnictwa powszechnego. Dotychczas otworzono 7 szkół powszechnych w Gdańsku i osiedlach podmiejskich. Razem uczy się w nich 760 dzieci.

Poza wymienionymi szkołami Gdańska Macierz Szkolna prowadzi polską **szkołę handlową średnią** (4 klasy) i **wyższą**, (2 klasy), razem liczące koło 300 uczniów. Na wymienienie zasługują również — **szkoła średnia** w zakresie 6 klas oraz **konserwatorium muzyczne.**

Polska Macierz w Gdańsku zdaje sobie sprawę z wyjątkowych warunków, w jakich pracuje. Dlatego nie ogranicza się do samego naśladownictwa działalności Macierzy Szkolnej w kraju. Dbając o łączność młodzieży polskiej, pochodzącej z Gdańska z krajem ojczystym, urządza **kolonie letnie,** na które wysyła uczniów swoich szkół. Własne kolonie posiada Gdańska Macierz Szkolna na Podkarpaciu — w powiecie Kołomyjskim, oraz na Pomorzu w pow. Kartuskim, znanym ze swych malowniczych okolic. W ostatnim roku z Gdańska do Polski, na kolonie letnie wyjechało 1 tys. młodzieży. W stosunku do liczby ludności polskiej w Gdańsku jest to ilość b. poważna. Opieka, jaką roztacza młodzież Macierz Gdańska w lecie nie ustaje i po powrocie w mury szkolne. Dzieci korzystają z opieki lekarskiej, prowadzona jest akcja dożywiania i t. d.

W parze z pracą oświatową na terenie Gdańska idzie praca propagandowa na terenie Polski. Między innymi Macierz Gdańska wydała 2 serie pocztówek, które rozeszły się w paruset tysiącach egzemplarzy.

Wysiłki Macierzy posiadają ogromne znaczenie. Broni ona prastarych praw ludności polskiej — odwiecznych tubylców miasta, ocalałych w ciągu wieków, zarówno od mieczów krzyżackich (słynna rzeź, sprawiona ludności gdańskiej przez Zakon Najświetszej Marii Panny, po zajęciu miasta za czasów Władysława Łokietka), jak i od drakońskich praw germanizacyjnych Hakaty. Broni i dziś, gdy nieprzebierająca w środkach propaganda hitlerowska wywołuje zatargi Gdańska z Rządem Rzeczypospolitej.

To też słuszne są słowa obecnego prezesa Macierzy Szkolnej w Gdańsku, inż. Eryka Budzyńskiego: „nikt z nas nie sięga po cudze mienie, ani po cudze prawa, ale naszym świętym obowiązkiem jest bronić tego, co pozostało w Gdańsku z polskiej pracy i polskiej tradycji. Dalej jest naszym obowiązkiem bronić przed wynarodowieniem stałych mieszkańców Wolnego Miasta — Polaków i ich dzieci. Takie stanowisko zajmowała dotychczas w walce o szkołę polską Macierz Szkolna w Gdańsku i temu samemu hasłu będzie służyć nadal".

Akcję Polskiej Macierzy Szkolnej śledzi z wielką uwagą społeczeństwo polskie, i w wielu wypadkach daje dowody współdziałania.

Z okazji uroczystości piętnastolecia — Polska Macierz Szkolna w Gdańsku — otrzymała wielką ilość depesz, w tym kilkaset od poszczególnych ogniw organizacyjnych Ligi Morskiej i Kolonialnej. Zarząd Główny LMK wpłacił w tym czasie 1.000 zł na cele Polskiej Macierzy Szkolnej w Gdańsku.

Al.



Nowopowstały gmach elewatora zbożowego.

Elewator zbożowy w Gdyni

Port gdyński stale się rozwija, coraz różnorodniejsze towary przechodzą w różnych kierunkach. Dawniej, naprzykład, cała bawełna szła do Polski przez Bremę, Hamburg — dziś idzie przez Gdynię, dawniej całe drzewo szło przez Gdańsk — dziś idzie przez oba porty. Można wyliczyć setki towarów, które dawniej przechodziły przez Gdańsk i inne porty bałtyckie, a dziś przechodzą częściowo lub wyłącznie przez Gdynię. Na liście tych towarów próżno byśmy szukali zbóż, które stanowią poważną pozycję naszego wywozu. Zboże przez Gdynię przechodzi dotąd w minimalnych ilościach, gdyż Gdynia nie posiada dotąd odpowiednich urządzeń magazynowych i przeładunkowych.

Dopiero rok temu na jesieni rozpoczęto budowę elewatora zbożowego na nabrzeżu indyjskiem nad basenem im. Marszałka Piłsudskiego. Rok minął i na miejscu, które było puste, wzniósł się wysoki, potężny, piękny, gmach elewatora zbożowego. Cały gmach jest już wykończony, pozostało tylko wmontowanie niektórych maszyn i urządzeń, nieco drobnych robót murarskich, przeprowadzenie torów kolejowych, jeszcze parę tygodni, a elewator zbożowy będzie mógł pełnić swą służbę w handlu zagranicznym Polski.

Cóż to jest za urządzenie noszące dziwną cudzoziemską nazwę: „Elewator?" Elewator zbożowy jest to magazyn przygotowany specjalnie do przechowywania wszelkiego rodzaju zbóż. Zboża w elewatorze wymagają specjalnej konserwacji, innej niż pozostałe towary ze względu na to, że produkt ten ulega stosunkowo szybkiemu zepsuciu, jeżeli pozostaje w nieodpowiednich warunkach. To też elewator zbożowy posiada cały szereg mniej lub więcej skomplikowanych urządzeń, które zboże sortują, oczyszczają, wietrzą, przesypują, przenoszą z piętra na piętro, z wagonu do magazynu, z magazynu na statek itd. itd.

Elewator zbożowy w Gdyni jest jednym z najbardziej nowoczesnych elewatorów na świecie. Mieści się on w olbrzymim gmachu o długości 66 m., szerokości 21 m. i wysokości 40 m.

Gmach ten, jak widzimy na fotografii, dzieli się na trzy części. Lewa część gmachu ma osiem poziomych kondygnacyj, na podłodze których nasypywane jest zboże do wysokości 180 cm. a więc wyżej niż wzrost normalnego człowieka. W prawej części gmachu mieszczą się zbiorniki pionowe na zboże w formie wysokich na 20 m. rur kwadratowych o wym. 4 x 4 m. Środkowa część gmachu przeznaczona jest na różnego rodzaju maszyny, windy i urządzenia. Przywiezione wagonami zboże zsypywane jest do specjalnych otworów, skąd za pomocą taśmy bez końca przenoszone jest do podnośnicy, która winduje zboże na sam wierzch gmachu, ażeby stamtąd za pomocą całej sieci kanałów i rur umieścić je na właściwym miejscu na jednym z pięter lub w jednym ze zbiorników. Przed załadowaniem do magazynu zboże jest oczyszczane i sortowane, przez co zyskuje na cenie przy sprzedaży na rynek zagraniczny. W razie posiadania nadmiernej wilgoci, zboże może być osuczone. W czasie magazynowania zboże podlega stałej kontroli. Do ciekawszych urządzeń należą termometry elektryczne, które wskazują temperaturę zboża w poszczególnych komorach na różnych wysokościach i chronią w ten sposób zboże od możliwości zagrzania się.

Pojemność elewatora w Gdyni jest dość znaczna, wynosi mianowicie 10 tys. ton, czyli 1000 wagonów. Zdolność przeładunkowa elewatora zbożowego wynosi 200 ton na godzinę, czyli pociąg złożony z 60 wagonów może być rozładowany w ciągu 3 godzin, jest to wydajność bardzo znaczna.

Gdy tak patrzymy na elewator zbożowy, lub słuchamy o nim nasuwa się powoli pytanie — ile też taki elewator kosztował?

Trzy miliony złotych!

Pieniądze te pochodzą z funduszów Banku Polskiego, a właścicielem elewatora zbożowego jest S. A. „Elewatory zbożowe“.

„Trzy miliony złotych! Tak poważna suma! Czy opłaciło się tyle pieniędzy ładować?“ Odpowiedź prosta — tak“!

Budowa elewatora zbożowego jest momentem historycznym w dziejach gospodarczych Polski. Dotychczas cały handel zbożem od wieków szedł przez Gdańsk, zwany spichrzem Polski. Król Polski Kazimierz Jagiellończyk nadał Gdańskowi przywileje, zwane „privilegia Casimiriana“, na mocy których Gdańsk zyskał wyłączność w obsłudze polskiego handlu zamorskiego. Gdańsk zapuszczał głęboko korzenie w gospodarstwo polskie, wyciągał z niego przez całe stulecia najżywotniejsze soki, wzrastając sam w bogactwo i potęgę. Połowę ceny wywożonego z Polski zboża i drzewa, żelaza, wełny, itd. zabierał Gdańsk. Nawet gdy król Jan Kazimierz chciał swe własne zboże ze swych własnych spichrzów sprzedać na statki obce, nie mógł tego uczynić inaczej, jak za pośrednictwem Gdańska, który sobie z tej transakcji zabrał odpowiedni haracz.

Takie monopolistyczne stanowisko Gdańska trwało przez wieki, i utrzymało się do dzisiejszego dnia. W dalszym ciągu w naszym handlu zbożowym z zagranicą Gdańsk niezwykle poważną rolę odgrywa. Dość powiedzieć, że gdy w roku 1935 przez Gdynię wywieziono 20 tys. ton zboża, przez Gdańsk przeszło 800 tys. ton, czyli 40 razy więcej.

Rzecz jasna, że Gdańsk z tego źródła ciągnął i ciągnie poważne korzyści materialne, stawiając się ciągle okoniem wobec Polski w sprawach politycznych i gospodarczych.

Ale ostatecznie chodzi nie tylko o te korzyści materialne. Chodzi o coś innego, a mianowicie o to, że Gdańsk nie jest dostatecznie przygotowany do obsługi polskiego handlu zagranicznego zbożem. Stare śpichrze Gdańska, pamiętające niekiedy króla Kazimierza Jegiellończyka, nie odpowiadają w swej konstrukcji ani w urządzeniach nowoczesnym wymaganiom handlu zbożem. Pomieszczenia śpichrzów Gdańska są ciasne, stare, obfitujące nie raz w szczury i myszy, nie dają należytej gwarancji dobrego przechowania zboża. Poza tym brak odpowiednich urządzeń wentylacyjnych, a co ważniejsza segregacyjnych stwarzają to, że dobre zboże polskie dzięki niedostatecznemu oczyszczeniu i przesianiu wychodzi na rynek zagraniczny nie w tak dobrej formie, w jakiej mogłoby wyjść, gdyby elewatory gdańskie sprawnie działały. Dzieje się jawna krzywda dla ceny eksportowej polskiego towaru. Zboże gorsze, osiąga gorszą cenę.

Elewator zbożowy w Gdyni jeszcze nie został wykończony, a już spowodował pewne znaczne zmiany, a mianowicie: Gdańska Rada Portu postanowiła budować elewator zbożowy w porcie gdańskim. Bodźcem do tej decyzji posłużył niewątpliwie elewator zbudowany w Gdyni. Gdańsk więc szykuje się do walki konkurencyjnej.

Drugim zjawiskiem gospodarczym było obniżenie o ⅓ część stawek magazynowych na zboże w Gdańsku, czyli zboże polskie przechodzące przez Gdańsk płaci już mniejszy haracz na rzcz kupców gdańskich.

Jak widzimy budowa i uruchomienie elewatora zbożowego w Gdyni ma dla polskiego życia gospodarczego kolosalne znaczenie. Elewator ten będzie mógł obsłużyć w znacznym stopniu polski wywóz zboża.

Według dotychczasowych przypuszczeń elewator zostanie uruchomiony jeszcze w bieżącym roku. Z niecierpliwością czekamy na wyniki jego pracy w służbie handlu zagranicznego Polski.

Bolesław Polkowski

Statek morski i rzeczny

Z każdym rokiem, z każdym dniem niemal, morze staje się bliższe całemu społeczeństwu wnika coraz głębiej w codzienne życie obywatela. Każdego roku zjeżdżają na wybrzeże coraz liczniejsze rzesze ludzi, którzy chcą tu wypocząć po całorocznej pracy, chcą nabrać sił i energii na przyszłość, pragną zapoznać się jak najbliżej z tym wspaniałym żywiołem, który stał się od niedawna naszym sprzymierzeńcem, częścią naszej Ojczyzny. I podobnie, jak w stosunkach ludzkich przyjaciel pragnie jak najlepiej zrozumieć swego przyjaciela, poznać wszelkie szczegóły jego życia, tak i tu, podziwiając bezkresny obszar wód, z zainteresowaniem śledzimy pracę rybaka, z zadowoleniem rozpoznajemy gatunki łowionych przez niego ryb, prześcigamy się w rozpoznawaniu rodzajów statków czy okrętów, ukazujących się wysmukłymi sylwetkami na horyzoncie morskim.

Dla tych to prawdziwych miłośników morza, dla tych, którzyby chcieli wchłonąć w siebie każdy przejaw jego życia, pożytecznym przewodnikiem stanie się, wydana ostatnio przez Państwowe Wydawnictwo Książek Szkolnych, praca Olgierda Żukowskiego p. t. „Statek morski i rzeczny". Autor, kapitan marynarki, zasłużony popularyzator w zakresie budownictwa okrętów wojennych, postanowił w sposób jasny, zrozumiały i ciekawy zaznajomić jak najszersze warstwy czytelników z budową statku, jego wyposażeniem i urządzeniami. Nie pominął przy tym milczeniem i okrętu wojennego.

Na wstępie zaznajamiamy się z klasyfikacją statków według ich zadań, zasięgu pływania, materiału, użytego do budowy, rodzaju silników i napędu, przy czym pokrótce omawia zalety i wady poszczególnych typów. Następnie przechodzi do wyjaśnienia charakterystycznych cech statku. Zatracają więc swą tajemniczość słowa: „wyporność" czy „tonaż statku", nabierają właściwego sensu, stają się zrozumiałymi cechami statku handlowego czy wojennego. Na szeregu prostych, a ciekawie przeprowadzonych przykładach, autor zaznajamia nas z warunkami budowy statku, wpływającymi na jego większą lub mniejszą stateczność, pływalność na powierzchni wody, zwrotność przy przekładaniu steru, płynność kołysania, czy możliwość osiągnięcia większej szybkości, tak ważną zwłaszcza dla okrętów wojennych. Mówi o specjalnej budowie, zabezpieczającej statek przed zatonięciem w razie jakiegoś uszkodzenia czyli o t. zw. niezatapialności

Przechodząc dalej do opisu budowy statków, nie pomija ciekawej pracy projektowania statku, jej kolejnych etapów, dalej opisuje stocznię. Jakże żywo staje przed naszymi oczami postępująca powoli budowa statku: od założenia podstawowej stępki poprzez montowanie szkieletu, który musi być w każdym szczególe dostosowany do zadań i celów, jakim statek ma służyć w przyszłości, — nitowanie poszycia zewnętrznego, przegród wodoszczelnych i ścianek poszczególnych przedziałów, wreszcie położenie pokładu i wzniesienie nadbudówek. Następnie omówione są kolejno mechanizmy okrętowe, ich przeróżne rodzaje, udoskonalenia, jakim uległy w ciągu ostatnich dziesięcioleci postępu techniki Dowiadujemy się, jak działają parowe maszyny tłokowe, jak działają turbiny parowe czy silniki spalinowe. A dalej przechodzimy do napędu statku: widzimy potężne śruby statku oceanicznego, napęd kołowy statków rzecznych, różne rodzaje żagli, a nawet zapoznajemy się z wprowadzonym przed pięciu laty, lecz zarzuconym — zupełnie nowym typem statku, wykorzystującym siłę wiatru za pomocą specjalnego cylindrycznego silnika wiatrowego czyli t. zw rotora.

Następnie poznajemy kolejno urządzenia instalacji odwadniającej, balastowej, wodnej, przeciwkopożarowej, wentylacyjnej, ogrzewającej, pomieszczeń okrętowych i wreszcie specjalne urządzenia, jak: sterowe, kotwiczne, do cumowania statku, szalupy, urządzenia przeładunkowe, nawigacyjne i sygnałowe.

Gdy wreszcie przechodzimy do opisu służby na okręcie, gdy zastanowimy się lepiej nad odpowiedzialnością kapitana, obowiązkami oficerów i ciężką, ale piękną pracą załogi, statek staje się nam czemś bliskim, zrozumiałym w każdym przejawie swego funkcjonowania.

W ostatniej części znajdujemy opisy okrętów wojennych. Autor wykazuje podobieństwa i różnice, jakie zachodzą w budowie okrętów wojennych i statków handlowych. Opisawszy pobieżnie najważniejsze urządzenia, przechodzi do omówienia poszczególnych broni, zastosowanych na poszczególnych typach okrętów wojennych, jak artyleria, torpedy, miny, granaty głębinowe i miny holowane, urządzenia lotniskowe, opancerzenie. wreszcie podaje klasyfikację okrętów wojennych według ich przeznaczenia i rodzaju wykonywanych zadań, opisując kolejno okręty liniowe, kontrtorpedowce, torpedowce, łodzie podwodne, lotniskowce oraz okręty pomocnicze, jak monitory, kanonierki, stawiacze min, okręty strażnicze, traulery czyli wyławiacze min i wreszcie okręty specjalne.

Liczne ryciny, fotografie i szkice uzupełniają tę książeczkę, która jest nie tylko pożyteczną i pouczającą, ale niewątpliwie i bardzo ciekawą lekturą zwłaszcza dla ludzi, którzy interesują się techniką, na których działa przedziwny urok precyzyjnej konstrukcji, celowej w każdym drobnym szczególe. L.

Pochodzenie niektórych słów morskich

Jeżeli zaczniemy badać pochodzenie słów i wyrazów morskich, uderzy nas przede wszystkim ich różnojęzyczna mieszanina. Słowa łacińskie, greckie, hiszpańskie, francuskie, włoskie i holenderskie — najczęściej zmienione, lecz czasem w swym oryginalnym brzmieniu, wchodzą w skład słownictw morskich wszystkich narodów europejskich. Najstarsze z tych słów i określeń morskich dzielą się na dwie zasadnicze grupy: jedne powstały na Południu — na wyspach i półwyspach Grecji; drugie na Północy — na brzegach morza Północnego i Bałtyku. Sztuka żeglarska, która swój początkowy rozwój zawdzięcza Grecii Starożytnej, została z czasem przejęta przez inne narody, zamieszkałe nad brzegami morza Śródziemnego, a razem z nią i greckie nazwy morskie. Żeglarze Północy zaś podczas swoich wypraw na Atlantyk zapoznawali narody osiadłe nad brzegami oceanu ze swoim słownictwem morskim. Z czasem, gdy okręty północnych żeglarzy, zaczęły zawijać do portów południowych, a marynarze Południa zaczeli odwiedzać porty Morza Północnego i Bałtyku, między słownictwem morskim Północy i Południa nastąpiła nieunikniona wymiana. Rezultatem jej są określenia i terminy morskie, używane dziś przez wszystkie narody europejskie.

Poniżej podajemy źródła pochodzenia niektórych słów morskich:

Bosman — Najstarszy stopniem spośród załogi. Po angielsku — boastwain (wym. bosun).

„Svein" — słowo anglo-saskie — oznacza chłopca lub sługę. „Boat" (wym. bout.) w tym wypadku okręt. W XI wieku okręty znajdowały się pod dowództwem „batsuenów".

Bryg — Żaglowiec dwumasztowy z rejami na obu masztach. Po angielsku — „brig". Jako określenie typu okrętu termin ten wprowadzono w drugiej połowie XVIII stulecia. Jest to skrót starszego terminu „brigantine" lub „brigandine", który pochodzi od angielskiego „brigand" — rozbóinik. Tak nazywano szybkie żaglowce, używane przez piratów na morzu Śródziemnem.

Admirał — Źródła tego tytułu doszukać się można w arabskim „Amir-al-Bahr", co oznacza — dowódca mórz. Rzymianie nazwali admirał Bahrów „sarracenorum admirati", wprowadzając „d" do łacińskiej pisowni. Tytułu tego zaczęto używać w Europie podczas wojen krzyżowych.

Kapitan — „Caput" — głowa lub wódz; „thane" — tytuł honorowy używany przez anglosasów. Rangę tę wprowadzono w roku 1370; przed tym okręty znajdowały się pod dowództwem „batsuenów".

Cargo — ładunek okrętowy. Z łacińskiego „cargo" lub „carga" — ładunek, fracht.

Embargo — Nałożenie aresztu na statek. Z hiszpańskiego „embarger" — aresztować.

Flota — Zapożyczone z hiszpańskiego „flota".

Foksel — Pomieszczenie dla załogi na przedzie statku. Po angielsku „forecastle" wym. (foksl). W dwunastym wieku na okrętach Normandów znajdowały się wieże z przodu i z tyłu, z których załoga walczyła z nieprzyjacielem. „Fore" — przód (wym. for); „castle" — zamek warowny.

Messa — Sala jadalna dla oficerów lub załogi statku. Od łacińskiego słowa „mensa" lub hiszpańskiego „messa" — co oznacza stół.

Szakla — Ogniwo w kształcie litery U, które służy do łączenia przęseł łańcucha kotwicznego. Słowo to bierze początek od anglo-saskiego „sceacul" — co oznaczało ogniwo łańcucha.

Szyper — Kapitan małego statku. Od skandynawskiego „schiffe" — okręt; po holendersku „schipper" — kapitan.

Tajfun — Przywędrowało z mórz południowych. Po chińsku tai-fun oznacza silny wiatr.

Niektóre ze słów morskich zawdzięczają swoje pochodzenie jedynie przypadkowi, co można wywnioskować z poniższych przykładów:

W roku 1740 angielski admirał Vernon wydał rozkaz, aby rum wydzielany załodze okrętów wojennych rozcieńczać pewną ilość wody. Admirał ten nosił pelerynę z grubego sukna, zwanego po angielsku „grogram" i znany był przeto pod przezwiskiem „starego groga". Po dziś dzień rum rozcieńczony wodą nazywa się grogiem, a nazwa ta przyjęła się prawie we wszystkich językach europejskich.

Słowo hamak przywędrowało z wysp Bahamskich na karaweeach Kolumba. Marynarze z tej historycznej wyprawy podczas swego pobytu na Bahamach zauważyli, że tubylcy zamiast łóżek używają siatek plecionych z cienkich sznurków bawełny, które w ich języku nosiły nazwę „hammacs". Marynarze nazwali je „hamaco" (wym. hamako) i w niedługim czasie słowo to przyjęło się w całej Europie.

Szkuner jest to żaglowiec posiadający od dwóch do sześciu masztów; czasem reje na przednim, lecz zazwyczaj bez sprzętu rejowego. Pierwszy Szkuner wybudowany został w Ameryce, w Gloucester, Mass. Andrew Robinson, który był konstruktorem tego typu żaglowca, nie mógł zdecydować się, jaką nazwę nadać nowemu typowi okrętu. Z pomocą miał mu przyjść widz, który obserwując jak statek spuszczano na wodę wykrzyknął: „See how she scoons!" („Patrzcie jak on się ślizga!") i Robinson usłyszawszy tę uwagę, rzekł: — „A schooner she will be" („Niech więc zostanie szkunerem").

Z ŻYCIA KÓŁ SZKOLNYCH

Nowe Koła: Przy Publicznej Szkole Powszechnej w Brzostowicy Wielkiej w dniu 23 października 1936 r. zorganizowane zostało Koło Szkolne L. M. K., które liczy obecnie 50 członków; Kołem opiekuje się p. A. Borsukowa.

Milanówek. W gimnazjum w Milanówku w dniu 10. listopada 1936 roku odbyło się inauguracyjne zebranie organizacyjne Koła Szkolnego L. M. K. Zebranie to zaszczycił swą obecnością Przewodniczący Wydziału Wychowania Morskiego Młodzieży Zarządu Głównego L. M. K. gen. Mariusz Zaruski.

P. Generał do zebranej młodzieży wygłosił piękne przemówienie.

Dębica. Na walnym zebraniu Koła Szkolnego L. M. K. przy żeńskiej szkole powszechnej wybrano nowy zarząd. Koło liczy 75 członków. Opiekuje się Kołem p. Pietruszewska.

Czarnków. Koło Szkolne przy szkole powszechnej w Czarnkowie pragnie nawiązać korespondencję z innymi Kołami. Podając powyższe do ogólnej wiadomości za pośrednictwem „Polski na Morzu" oczekuje na listy. Specjalnie Koło życzyłoby sobie wymieniać listy z Kołami na Pomorzu.

Opoczno. Koło Szkolne przy szkole powszechnej Nr. 2 im. Władysława Jagiełły pracuje intensywnie od chwili powstania t. zn. od 1932 r. Koło liczy 200 członków, co dwa tygodnie organizuje odczyty i zebrania, na których czytane są artykuły z „Polski na morzu".

Tradycyjnie w dniu 10 lutego Koło organizuje imprezę dochodową, a zysk przeznacza na FOM. Koło pragnie korespondować z młodzieżą z Pomorza. Może które Koło LMK z nad morza napisze list do Opoczna.

Mława. Koło Szkolne LMK przy szkole powszechnej Nr. 2 w Mławie pracuje bardzo intensywnie. W końcu roku szkolnego Koło zorganizowało wycieczkę Wisłą do morza.

Na uroczystościach w dniu 11 listopada Koło wystąpiło z własnym proporcem L. M. K. Opiekunką Koła jest p. Anna Zeimerowa.

Lublin. Dnia 25 października r. b. odbył się w Lublinie Zjazd, poświęcony sprawom Kół Szkolnych Okręgu Lubelskiego.

Na zjeździe tym zostały wygłoszone 2 referaty: „Zasady organizacji Kół Szkolnych L. M. K.", oraz „Program pracy Kół Szkolnych na 1936/37 r.".

W wyniku obrad ustalone zostały następujące wytyczne prac na bieżący rok szkolny:

a) zjazd stwierdza, że ilość Kół Szkolnych należy zwiększyć o 100 procent w ciągu bieżącego roku szkolnego.

b) Zjazd w uznaniu celowości organizacji Oddziałów Szkolnych wzywa Obwody do tworzenia Oddziałów we wszystkich miastach powiatowych na terenie Okręgu.

c) Koła Szkolne winny wziąć wybitny udział w akcji „Dni kolonialnych" w dniach 21 — 23 listopada r. b., zarówno na terenie szkoły, jak i współpracując z Oddziałami.

d) Koła Szkolne wezmą udział w obchodach poświęconych ś. p. Gen. Orlicz-Dreszerowi w dniu 9 lutego 1937 r., oraz rocznicy odzyskania dostępu do morza w dniu 10 lutego 1937 roku.

e) Przez okres jesienno - zimowy we wszystkich



Dzieci kaszubskie na wybrzeżu.

Kołach Szkolnych przeprowadzona zostanie akcja modelarstwa, zaś przy Okręgu zorganizowany zostanie systematyczny kurs modelarski.

f) Na wiosnę 1937 r. wszystkie Koła Szkolne winny wziąć udział w wystawie modeli w Lublinie, połączonej z konkursem modeli pływających.

g) Koła Szkolne przeprowadzą w marcu 1937 roku zbiórkę na Fundusz Obrony Morskiej — pod kierownictwem Oddziałów Szkolnych.

h) W miejscowościach, gdzie są odpowiednie warunki wodne, Koła Szkolne przeprowadzą wyszkolenie wodne, w myśl programu opracowanego przez Wydział Wychowania Morskiego Młodzieży Zarządu Głównego L. M. K.

i) Każdy Oddział Szkolny ma obowiązek wysłać przynajmniej jednego członka Koła Szkolnego z terenu Oddziału na Kurs Żeglarski L. M. K. na Świteź lub na jez. Narocz.

j) Koła Szkolne z miejscowości połączonych wspólną siecią szlaków wodnych (Wieprz, Bug, Wisła), wezmą udział w spływach regionalnych, organizowanych przez Sekcję Sportów Wodnych Okręgu w czerwcu 1937 r.

k) Koła Szkolne winny czynić przygotowania do licznego udziału młodzieży w zamierzonej wycieczce szkolnej statkiem Wisła do Gdyni w czerwcu 1937 r.

l) Koła Szkolne w miejscowościach pozbawionych wody zwrócą uwagę na korespondencję z młodzieżą polską poza granicami kraju pod hasłem „tworzymy i opiekujemy się Kołami Szkolnymi L. M. K. w szkołach polskich za granicą".

m) Koła Szkone przeprowadzą cykl pogadanek w sprawach morskich i kolonialnych, opierając się na biblioteczkach morskich w szkołach średnich i szkołach powszechnych wyższego typu oraz na wydawnictwie „Polska na morzu" w szkołach powszechnych niższego typu.

Z wielką przyjemnością drukujemy powyższą wzmiankę z prac jednego z najbardziej ruchliwych Okręgów. Wytyczne, które Okręg Lubelski ustalił na 1936/37 r. są godne naśladownictwa.

Koło przy Szkole Powsz. M. Weraikowej w Płocku otrzymało tej treści list od dzieci polskich osadników w Paranie:

„Kochane Koleżanki i Koledzy!

Szczerze dziękujemy za Wasze serdeczne liściki. Szczególnie miły nam był przesłany opłatek, nasz tradycyjny polski opłatek, który dla nas tu jest relikwią. Bardzo jesteśmy Wam wdzięczni za nadesłane książki i albumy. Otrzymaliśmy sześć książek, cztery albumy i rocznik „Płomyka". Tak piękne książki mamy w ręku pierwszy raz. Zdążyliśmy przeczytać wspólnie „Na Progu Polski" E. Słońskiego. Następną, jaką wybraliśmy, będzie „Świt Wielkiego Dnia" z życia lat dziecięcych ś. p. Kochanego Dziatka. Żebyśmy lepiej zrozumieli, co będziemy czytać, zaznajomiliśmy się z opisem Zułowa i jego okolic. Na mapie odnaleźliśmy Święciany, lecz Zułów i rzeczkę Merę można zobaczyć tylko na mapie, którą nam pokazał nauczyciel i jaka jest używana przez ludzi wojskowych. Nasze wakacje letnie skończyły się z dniem 16 stycznia, ale od 1-go lutego przybędzie więcej dzieci. Nasze Koło Szkolne „Przyjaciół Polskiego Morza" ze składek za rok ubiegły przesłało na F. O. M. 34 milreisy i 900 rejsów. Cieszymy się bardzo, że Gdynia jest największym portem na Bałtyku i że Polska posiada takie piękne okręty jak „Wicher" i „Burza". Czytaliśmy Wasz opis obchodzenia świąt Bożego Narodzenia; u nas może nie we wszystkich domach, ale obchodzimy te święta w podobny sposób. Dzielimy się opłatkiem w Wigilię. Rodzice urządzają nam choinkę, dostajemy upominki. Tylko u nas nigdy nie ma śniegu. Nigdyśmy go nie widzieli, chyba tylko na obrazkach. W grudniu i styczniu jest u nas bardzo gorąco. Dziś w naszej klasie okna są pootwierane i teraz o godzinie 11-ej przed południem nasz ciepłomierz szkolny pokazuje 32,6°. Często padają deszcze. Po południu to już trudno usiedzieć w szkole.

Przesyłamy Wam Drodzy Rodacy najserdeczniejsze życzenia szczęśliwego Nowego Roku.

Dzieci szkoły im. K. Pułaskiego
w Świętym Mateuszu".

Czyż nie przyjemnie, gdy członkowie Kół LMK. otrzymują takie listy?...

Sprostowanie: W numerze październikowym „Polski na Morzu", w dziale „Z życia Kół Szkolnych L. M. K." wkradła się pomyłka, mianowicie: Koło Szkolne w Poznaniu, o którego działalności była wzmianka, istnieje przy 13 Szkole Powszechnej, a nie 17-ej, jak to mylnie zostało wydrukowane.

Rozmowa z Czytelnikami

P. Karol Polanin. Mysłowice. Adres harcerza z Ameryki, z którym pragnie Pan korespondować, nadeślemy dodatkowo. W innych, interesujących Pana sprawach wysyłamy list.

Koło Szkolne L. M. K. w Opocznie. Adresy Kół Szkolnych LMK na Pomorzu wysyłamy dodatkowo.

Koło Szkolne LMK w Augustowie. Wysyłamy jednocześnie 5 i 7 numer „Polski na Morzu", w których to numerach była mowa o modelarstwie okrętowym.

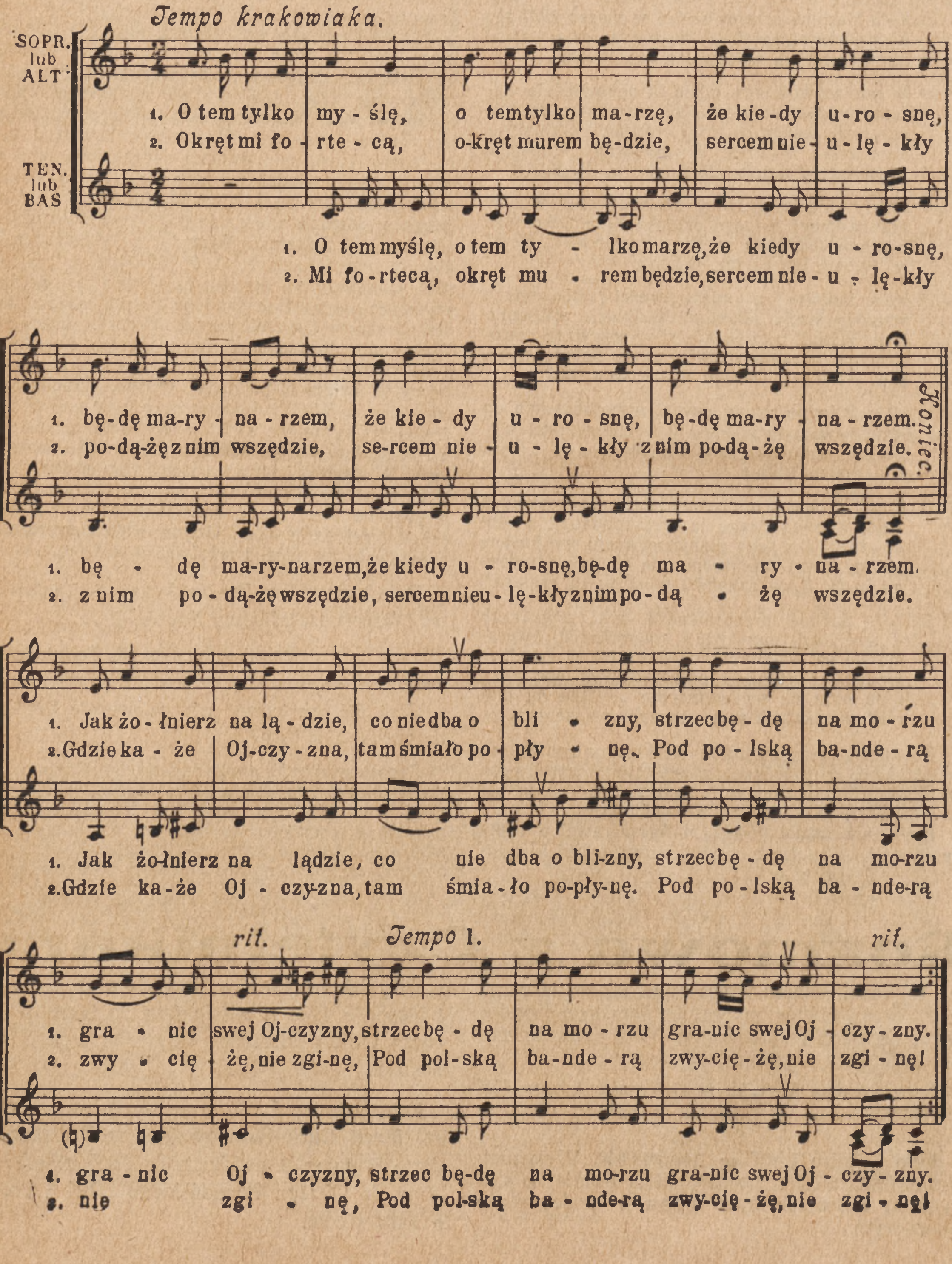
Koło Szkolne LMK w Brześciu n. B. List z dnia 4 listopada 1936 r. odesłaliśmy do Okręgu Poleskiego LMK w Brześciu. Okręg ten wyjaśni wątpliwości.

Koło Szkolne LMK przy szkole powszechnej im. Marii Curie-Skłodowskiej w Bydgoszczy. Kartę z dnia 30 października 1935 r. przesłaliśmy do Okręgu Poznańskiego LMK z prośbą o załatwienie.

BĘDĘ MARYNARZEM

PIOSENKA NA DWA GŁOSY.

Słowa E. SZELBURG-ZAREMBINY. ST. KAZURO.



Z wybrzeża i morza

Obroty towarowe portu gdyńskiego wykazały w październiku r. b. dalszy wzrost. Ogółem wyniosły one blisko 734 tysiące ton, z czego na obroty zamorskie przypadło ponad 721 tysięcy ton a na obroty przybrzeżne łącznie z Wolnym miasttm przeszło półtora tysiąca ton i na obroty z wnętrzem kraju drogą wodną blisko 11 tysięcy ton. W porównaniu zatem z wrześniem r. b. ogólne obroty towarowe portu gdyńskiego zwiąkszyły się o blisko 72 tysiące ton.

Ruch statków w porcie gdyńskim. W przeciągu miesiąca października r. b. przeszło przez port gdyński ogółem 867 statków o łącznej pojemności prawie 850 tysiący ton rejestrowanych netto. Na pierwszym miejscu utrzymała się bandera szwedzka, za którą dopiero szła bandera polska. Trzecie miejsce zajęły Niemcy, czwarte — Anglia. Przeciętnie przebywało jednocześnie w porcie 40 statków.

Połowy morskie. W październiku r. b. złowiono na naszym wybrzerzu przeszło 258 tysięcy kg. ryb; jednocześnie rybacy polscy złowili na Morzu Północnym blisko półtora miliona kg. czyli razem połowy morskie dały w październiku blisko 1.757 kg. o wartości 933.119 złotych Warto przy tym podkreślić, że podczas gdy rybołóstwo przybrzeżne utrzymało się na zeszłorocznym poziomie, połowy śledzi na Morzu Północnym, wzrosły, dając naszym rybakom główny zarobek.

Ruch pasażerski w porcie gdyńskim wyniósł ogółem w październiku r. b .2.590 osób. Najwięcej osób wyjechało do Stanów Zjednoczonych, Ameryki Południowej, Francji i Anglii.

Rozbudowa światowej floty handlowej. Według ostatnich obliczeń flota handlowa wzbogaca się w coraz więcej nowych jednostek. W dniu 30 września r. b. na wszystkich stoczniach kuli ziemskiej znajdowało się w budowie ponad 2 miliony ton rej. brutto statków handlowych. Na pierwszym miejscu w budownictwie okrętowym świata stoi Wielka Brytania i Irlandia, gdyż na stoczniach brytyjskich było w tym dniu w budowie 928 i pół tysiąca t. r. b. W porównaniu z rokiem ubiegłym podwoiły również swój tonaż w budowie Niemcy, Japonia, Szwecja, a Stany Zjednoczone budują nawet cztery razy więcej w roku bieżącym, niż w zeszłym.

Rozbudowa naszego wybrzeża. Na wybrzeżu prowadzone są stale prace, zmierzające do podniesienia jego znaczenia zarówno w życiu gospodarczym kraju, jak i w ruchu letniskowym W ostatnich czasach dzięki odbudowie mola wschodniego portu puckiego nabiera coraz większego znaczenia w ruchu przybrzeżnym. Obecnie już przybija do tego portu do 22 jednostek morskich dziennie przy takiej samej mniej więcej liczbie statków odchodzących. Ruch w porcie puckim wzmoże się niewątpliwie z chwilą pogłębienia dojazdu do portu. Potężna draga czerpakowa wraz z dwoma krypami i holownikami rozpoczęła już pracę nad pogłębianiem dna zatoki puckiej wzdłuż wytyczonej ostatnio trasy dojazdowej. Następnie ma być również pogłębiony kanał wejściowy do portu w Pucku. Jednocześnie ukończono już prace przy pogłębianiu kanału wjazdowego dla rybaków, a zwłaszcza dla tych, którzy posiadają większe kutry motorowe. Żeglugę ułatwiają ponadto sygnały świetlne, które zostały ostatnio zainstalowane.

Zostały również ukończone roboty przy budowie portu rybackiego w Wielkiej Wsi, przewidziane na obecny sezon, między innymi wykonano ścianę betonową na molo zachodnim długości 60 m. Dalsze prace przy budowie portu w Wielkiej Wsi podjęte będą w marcu 1937 roku.

Mówi się również, jako o rzeczy zdecydowanej, że w najbliższym czasie zostanie przeprowadzona elektryfikacja Kępy Swarzewskiej i miejscowości, położonych u nasady półwyspu helskiego. Chodzi tu przede wszystkim o zelektryfikowanie portu rybackiego w Wielkiej Wsi, jak również doprowadzenie elektryczności do kościoła swarzewskiego, w którym w przyszłym roku ma się odbyć uroczysta koronacja cudownej statuy Królowej Polskiego Morza.

Praca Gdyni i Gdańska. Ostatnie obliczenia wykazują, że obroty zamorskie obu portów polskiego obszaru celnego wyniosły za trzy kwartały r. b. razem przeszło 9.383.000 ton, z czego na Gdynię przypada przeszło 5 i pół miliona ton, a na Gdańsk blisko 4 miliony ton. W porównaniu z tym samym okresem roku ubiegłego obroty obu portów, a zwłaszcza Gdańska znacznie wzrosły, dzięki czemu udział ich w handlu zagranicznym Polski wyniósł pod względem wartości 65,2 proc., a pod względem wagi nawet 77,1 proc., co dowodzi, że nasz dostęp do morza jest coraz lepiej wykorzystany i coraz większe posiada znaczenie dla naszego życia gospodarczego Warto przy tym podkreślić, że już obecnie połowa wywozu z Polski, jeżeli chodzi o wagę i połowa przywozu, jeżeli chodzi o wartość, przechodzi przez port gdyński.

Foki na wodach polskich. W okolicach półwyspu Helskiego pojawiły się na morzu stadka fok. Zwierzęta te, przebywające stale w okolicach podbiegunowych, są coraz rzadszymi gośćmi naszych wód terytorialnych. Pojawienie się ich jest zwykle zapowiedzią zbliżających się ławic szprotów, którymi foki chętnie się żywią.

Rozrywki Umysłowe

9. LOGOGRYF.

Należy odgadnąć siedemnaście wyrazów według podanych niżej znaczeń. Pierwsze litery tych wyrazów, odczytane w kolejności jednym ciągiem — dadzą rozwiązanie zasadnicze w postaci hasła morskiego. (W nawiasach — ilość liter każdego wyrazu).

Znaczenie wyrazów:

1. Stan w płd. Brazylii, w którym LMK nabyła w 1934 r. pierwsze tereny kolonizacyjne (6).
2. Nimfa morska (8).
3. Teren ekspansji handlowej Polski w Afryce (7).
4. Państwo w Europie (6).
5. Okręt, słynny z wyprawy polarnej (9)
6. Port w Japonii (8).
7. Rodzaj okrętu wojennego (12).
8. Kontradmirał polskiej marynarki wojennej (5).
9. Bohaterski admirał, który zginął w zwycięskiej bitwie morskiej ze Szwedami pod Oliwą w 28 listopada 1627 r. (8).
10. Nazwa jachtu polskiego (wspak) (5).
11. Pancernik bez masztów, mało wystający nad wodą, opatrzony w silną wieżę stalową, mieszczącą 2 działa dużego kalibru (7).
12. Mityczny lotnik, który zginął w morzu (4).
13. Część żaglowa (5).
14. Dzielnica Gdyni (7).
15. Wyspa na Bałtyku (5).
16. Część morza, wrzynająca się w ląd (6).
17. Ptak płetwonogi (mórz północnych) (4).

„ESTE"
(Włocławek).

Za rozwiązanie logogryfu Redakcja „Polski na morzu" przeznacza 5 wartościowych nagród książkowych. Termin nadsyłania rozwiązań logogryfu wpływa **28 grudnia 1936 r.** Rozwiązania należy nadsyłać do Redakcji „Polski na morzu" z dopiskiem: **„Rozrywki umysłowe".**

ROZWIĄZANIA

„Polska na morzu" Nr 10 — Październik 1936 r.

7. LOGOGRYF GEOGRAFICZNY.
„KONSTANTYNOPOL".

Stolice: MOSKWA, OSLO, BERNO, WARSZAWA, ATENY, HAGA, KOPENHAGA, MADRYT, LONDYN, KOWNO, SOFIA, BUDAPESZT, LIZBONA, TALLIN.

Logogryf bezbłędnie rozwiązało (pomimo omyłkowego opuszczenia sylaby **„dym"**) — **276 osób.** W rezultacie nagrody książkowe otrzymują: p. p.:

1) **Antowska Stefania** — Poznań, ul. Wspólna 49 m. 4.

2) **Kowalczykówna Halina,** — Warszawa, ul. Daleka 8 m. 60.

3) **Cęckiewicz Kazimierz** — Radom, ul. Młodzianowska 4 m. 14.

4) **Tokarzewski Jerzy** — Białka, p. Krasnystaw; Państw. Zakład Chowu Koni.

5) **Domagała Stanisław** — Zawiercie, ul. Limanowskiego 7.

Nagrody niebawem wysyłamy przez pocztę; prosimy o potwierdzenie odbioru.

PRENUMERATA ROCZNA 2 ZŁOTE.

Adres redakcji i administracji: Warszawa, Widok 10, telefony: red. 290-95, admin. 6-99-66.

WYDAWCA: Liga Morska i Kolonjalna. Redaktor: Henryk Sikorski.

Druk. Zakl. Graf. „Dom Prasy". S. A., Warszawa, Marszałkowska 3.